Liberté • Égalité • Fraternité
RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

Ministère
de l'Écologie,
de l'Énergie,
du Développement
durable
et de la Mer

SÉCURITÉ ROUTIÈRE
TOUS RESPONSABLES

ADEME

SEMAINE DE LA MOBILITÉ
ET DE LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE
BOUGEZ AUTREMENT
16-22 SEPTEMBRE 2010

FICHES THÉMATIQUES

Semaine de la mobilité et de la sécurité routière
16 – 22 septembre 2010

www.bougezautrement.gouv.fr

CONTACT PRESSE
Service de presse du Ministère
Laëtitia Verdier : 01 40 81 15 96 / laetitia.verdier@developpement-durable.gouv.fr

SOMMAIRE

UNE SEMAINE POUR APPRENDRE À BOUGER AUTREMENT

Trajet domicile-travail ou domicile-études : Pourquoi ne pas essayer le covoiturage ?

- Pourquoi adopter le covoiturage ?
- Qui pratique le covoiturage ?
- Pour quels types de trajets ?
- Les 10 astuces du covoiturage
- Le covoiturage, comment nos voisins le pratiquent-ils ?

Moins de 5 km à parcourir ? le vélo est la solution la plus économique !

- Le vélo, un mode de déplacement en plein essor
- Le « boom » des vélos en libre-service
- Le vélo électrique séduit

L'autopartage, une voiture qui vous appartient le temps d'un trajet

- Pourquoi adopter l'autopartage ?
- Qui sont les autopartageurs ?
- Une pratique encouragée par le Grenelle Environnement

Pratiques et rapides, les transports collectifs facilitent les déplacements urbains

- Un doublement des transports collectifs en site propre grâce au Grenelle Environnement

L'essor des véhicules propres

- Le bonus-malus écologique : une mesure phare du Grenelle Environnement
- Les véhicules de demain : électriques ou hybrides

Le partage de la rue > le Code de la rue

- Historique de la démarche
- Quoi de neuf dans le Code de la rue ?

Roulez responsables

- Pourquoi choisir l'éco-conduite ?
- 11 conseils pour adopter une conduite éco-citoyenne

SÉCURITÉ ROUTIÈRE : UNE SEMAINE CONSACRÉE AUX USAGERS DE DEUX-ROUES MOTORISÉS, PRINCIPALES VICTIMES DES ACCIDENTS DE LA ROUTE EN FRANCE

LES ENTREPRISES ET LES COLLECTIVITÉS BOUGENT AUSSI AUTREMENT

Le Plan de Déplacement Entreprise (PDE)

- Qu'est-ce qu'un PDE ?
- PDE, mode d'emploi
- Pourquoi mettre en place un PDE ?
- Une démarche encouragée par les pouvoirs publics

UNE SEMAINE POUR APPRENDRE À BOUGER AUTREMENT

Présent
pour
l'avenir

www.developpement-durable.gouv.fr

TRAJET DOMICILE-TRAVAIL OU DOMICILE-ÉTUDES : POURQUOI NE PAS ESSAYER LE COVOITURAGE ?

Alliant économies, respect de l'environnement et développement des nouvelles technologies, le covoiturage se développe et améliore le quotidien de nombreux salariés et étudiants qui effectuent avec une ou plusieurs personnes tout ou partie d'un trajet qu'ils faisaient seuls auparavant. Conducteurs et passagers partagent un même véhicule le temps d'un voyage ponctuel ou d'un trajet régulier. Covoiturer permet, par exemple, à des voisins ou des collègues d'utiliser un seul véhicule pour se rendre sur leur lieu de travail.

Le premier acteur du covoiturage est l'entreprise (43 % des initiatives, généralement dans le cadre de Plan de Déplacement Entreprise), suivi par les collectivités (22 %), les établissements de santé (10 %), les zones d'activités (9 %)... Cependant le covoiturage peut également s'organiser de façon informelle sans intermédiaire.

o Pourquoi adopter le covoiturage ?

Un mode de transport économique

Partager un véhicule, c'est avant tout faire d'importantes économies[1].

D'après l'INSEE, le transport représente en moyenne 15% des dépenses des ménages en France et jusqu'à 25% pour un ménage à revenus modestes. Pour un particulier, **une voiture coûte en effet en moyenne 6 000 euros par an** (achat, entretien, carburant), sachant qu'un trajet en voiture coûte en moyenne 48 centimes d'euros par kilomètre. **Un Français habitant à 15 km de son lieu de travail dépense ainsi en moyenne 260 euros par mois pour aller travailler en voiture**[2].

Le covoiturage est un mode de transport avantageux qui permet de diminuer le prix de l'essence, l'usure du véhicule, les frais de stationnement. Sur un trajet de **30 km** effectué quotidiennement, le covoiturage permet d'économiser **1 760 euros par an et par personne**[3]**.**

Il existe principalement deux façons d'utiliser le ou les véhicules :

- ✓ utilisation à tour de rôle du véhicule de chacun des covoitureurs, qui est ainsi alternativement conducteur et passager ;
- ✓ utilisation d'un seul véhicule et participation des passagers aux frais de déplacement (carburant, péage).

[1] 94% des adeptes du covoiturage en font pour réaliser des économies financières. Enquête réalisée par la MAIF sur le comportement et les usages des utilisateurs du site Covoiturage.fr basée sur un échantillon de 2 117 personnes inscrites – Décembre 2009.
[2] Source : ADEME
[3] http://www.covoiturage-carene.com/covoiturage/covoiturage_page/covoiturage-economie-CO2.php

Une solution écologique

Partager un véhicule, c'est faire un geste pour la planète et pour autrui. En effet, le covoiturage est reconnu comme un moyen efficace de **lutter contre la congestion automobile des villes et les émissions de gaz à effet de serre et de polluants**. 13 grandes métropoles mondiales, dont Paris, ont signé une tribune commune dans laquelle le covoiturage est présenté comme une piste intéressante et peu coûteuse de réduction des émissions de gaz à effet de serre. **Au niveau européen, on estime que l'on pourrait ainsi réduire le nombre de véhicules au kilomètre de 8 à 15 % et la consommation de carburant de 5 à 22 %.**

Pratiquer le covoiturage permet d'économiser 4 224 kg de CO_2 soit plus de 4 tonnes par an[4].

Réduire le nombre de véhicules dans les agglomérations, c'est aussi offrir plus de place et de sécurité aux piétons et aux cyclistes de plus en plus nombreux dans les villes. Plus de 240 000 vélos de ville ont été vendus en 2009, soit 7 % de plus qu'en 2008.

Un système dynamique et flexible

Le covoiturage dynamique[5] permet de synchroniser l'offre et la demande de covoiturage par une mise en relation en temps réel des conducteurs et demandeurs grâce aux téléphones mobiles.

Ce type de covoiturage, également appelé covoiturage mobile, permet de s'adapter aux besoins de variabilité des horaires et des trajets tout en gérant automatiquement les transferts d'argent entre les parties. La contribution financière du passager est gérée selon un calcul comportant le prix de l'essence, le coût de maintenance du véhicule et les détours éventuels effectués par le conducteur.

Le covoiturage dynamique organise les parcours et les emplois du temps en quelques clics :

- ✓ Activez une icône de votre téléphone mobile,
- ✓ Regardez la carte des voitures particulières qui circulent dans les environs et se dirigent vers votre destination,
- ✓ Sélectionnez le véhicule de votre choix - le conducteur, adhérent à ce service, est averti instantanément de votre demande et décide après consultation de votre profil de venir vous chercher.
- ✓ Montez dans la voiture après 5 minutes d'attente.

Une expérimentation de covoiturage dynamique en Lorraine et en Isère

Covivo est la première start-up en France à se lancer dans le covoiturage dynamique grâce aux nouvelles technologies de géolocalisation et de téléphonie mobile avec le soutien d'Oseo et de l'ADEME. Dès qu'ils sont connectés au réseau Covivo - via leur iPhone ou boîtier GPS, par exemple - les conducteurs et les passagers sont informés des possibilités de covoiturage en temps réel. Positions des personnes, prix, distances, temps de parcours, annotations des personnes sur le site Internet, économies de CO_2 réalisées… cette expérimentation de covoiturage dynamique vise à briser tous les freins sécuritaires, financiers ou bien liés à la flexibilité.

---

[4] http://www.covoiturage-carene.com/covoiturage/covoiturage_page/covoiturage-economie-CO2.php

[5] Etude « Le covoiturage dynamique – étude préalable avant expérimentation » - Certu – Ministère de l'Ecologie, de l'Energie, du Développement durable et de l'Aménagement du territoire -"Etude du centre d'Etudes sur les réseaux, les transports, l'urbanisme et les constructions publiques », 2009.

Une pratique sécurisée

Un des freins les plus importants à l'essor du covoiturage est le fait de voyager avec un inconnu. Certaines applications, notamment dans le cadre du covoiturage dynamique peuvent permettre au covoitureur, comme c'est le cas sur eBay ou d'autres sites de transactions, de laisser une évaluation sur les autres utilisateurs.

Un moment de convivialité

Covoiturer, c'est aussi souvent faire des rencontres avec ses voisins, ses collègues…

o Qui pratique le covoiturage ?

Aujourd'hui, le covoitureur est :

- ✓ **une femme dans 62% des cas**,
- ✓ une personne **entre 25 et 45 ans**. Même si depuis un an, les différentes classes d'âge s'harmonisent, avec une forte progression chez les moins de 25 ans et les plus de 55 ans,
- ✓ un **salarié** dans 70% des cas

Dans 54% des cas, le covoiturage se pratique à deux.

o Pour quels types de trajets ?

3 types de déplacement motivent le choix du covoiturage :

- ✓ **un trajet domicile-travail plusieurs fois par semaine** avec une distance moyenne parcourue **de 20-40km**,
- ✓ **un trajet longue distance de 330km** en moyenne,
- ✓ **un trajet occasionnel**,

Les villes où les covoitureurs sont les plus nombreux : Nantes, Rennes, Toulouse et Strasbourg.

Le covoiturage en chiffres

- Dans 80 % des cas le covoiturage s'insère dans le cadre d'un plan de mobilité : Plan de Déplacement Entreprise, Plan de déplacement des Administrations et Plan de Déplacement des Zones d'Activité,
- Mode de circulation des informations : **44 % via intranet, 30 % via extranet, 13 % via Internet et 13 % manuel** (papier ou courriel),
- Plus de 200[6] sites services de covoiturage recensés,
- 1/3 des sites de covoiturage à accès restreint est assuré par un opérateur de covoiturage,
- 1/4 des sites sont réalisés en interne,
- Estimation du marché du covoiturage dynamique à 500 milliards de dollars[7] par Nokia au niveau mondial en calculant le prix des places vides dans une voiture

[6] Source : ADEME
[7] Enquête réalisée par Nokia - http://dynamique-covoiturage.com/2009/12/22/500-milliards-de-dollars-cest-ce-que-valent-les-sieges-innocupes-de-votre-voiture/

Les 10 astuces du covoiturage[8]

Le covoiturage, comment ça marche ? Combien ça coûte ?
La pratique du covoiturage commence généralement par votre inscription sur un site internet de covoiturage. L'inscription est le plus souvent gratuite. Ensuite, conducteur et passagers partagent les frais lors du trajet. Le covoiturage c'est donc surtout des économies. Covoiturer revient toujours beaucoup moins cher que de prendre sa voiture seul(e).

C'est tous les jours ou bien seulement le week-end ?
Les deux ! Il existe deux pratiques du covoiturage : sur vos trajets domicile-travail, ou bien lors de vos déplacements de week-end ou vacances. Dans les deux cas le principe reste le même : partage des frais (essence, péage et entretien du véhicule) entre conducteur et passagers.

Suis-je assuré par mon conducteur en tant que passager ?
Oui. Tous les conducteurs ont l'obligation légale d'être assurés au tiers. Leur assurance couvre donc automatiquement leurs passagers en covoiturage.

Je n'ai pas de voiture, puis-je être seulement passager(e) ?
Oui. Dans ce cas, nous vous conseillons de fixer le montant de votre participation aux frais à la semaine ou au mois. Pensez à donner votre participation régulièrement car les bons comptes font les bons amis !

Et si j'ai un empêchement ?
Pas de problème. Pensez seulement à prévenir le plus tôt possible votre covoitureur pour qu'il puisse s'organiser.

J'ai des contraintes certains soirs (courses, enfants), peut-on covoiturer occasionnellement ?
Oui. Vous pouvez proposer votre trajet certains jours uniquement (par exemple, tous les lundis et jeudis).

Je ne parle pas beaucoup le matin… Est-ce gênant ?
Non. Vous pouvez choisir de pratiquer le covoiturage pour des raisons écologiques et économiques sans pour autant être bavard ! Mettez-vous simplement d'accord sur le choix d'une radio !

Je me déplace en transports en commun/ à vélo, suis-je concerné ?
Oui. Vous pouvez vous inscrire en tant que passager pour savoir vers qui vous tourner les jours de grève ou d'intempérie.

Si je trouve des covoitureurs, devrais-je covoiturer tous les jours ?
Non. Après avoir identifié les covoitureurs potentiels, vous avez l'opportunité de partager votre voiture avec eux ponctuellement ou régulièrement. Il s'agit d'une liberté et non d'une obligation.

Dois-je faire des détours ?
Non, ou très peu. L'objectif des sites de covoiturage est de vous mettre en contact avec vos voisins qui font un trajet similaire au vôtre.

[8] Source : Comuto, éditeur de Covoiturage.fr

Le covoiturage, comment nos voisins le pratiquent-ils ?[9]

Alors qu'en Allemagne, les institutions décentralisées – villes, régions - ont organisé le covoiturage en réseau local, en Belgique, le covoiturage est avant tout professionnel ou familial[10], les nouvelles technologies permettant de connecter en temps réel les conducteurs et passagers potentiels. Aux Etats-Unis, deux pratiques du covoiturage sont significatives, la réservation de voies au covoiturage sur les routes et les parcs relais.

- **Le covoiturage en Europe**

Le covoiturage en Allemagne

En Allemagne, le covoiturage est devenu une pratique culturelle depuis les années 1950[11], c'est pourquoi on trouve des sites comptant 800 000 inscrits et des municipalités réellement engagées.

De nombreux sites Internet proposent des trajets longue distance avec au premier plan le site national http://www.mitfahrzentrale.de qui compte 700 000 inscrits. Ces sites nationaux proposent également des trajets réguliers, dits Pendlernetz, mais de manière indirecte à travers les collectivités locales à qui ils vendent leur plateforme.

Le service Pendlernetz de l'Etat fédéral de Rhénanie-du-Nord-Westphalie est un site de covoiturage disponible dans les 165 municipalités qui composent cette région de l'ouest de l'Allemagne. Le service est accessible en passant par un site central (http://www.nrw.pendlernetz.de) ou par les sites des différentes municipalités.

Le projet a été mis en place dans le cadre de la démarche Agenda 21 du district de Kleve, pour rechercher des solutions aux problèmes de trafic et à l'augmentation des coûts de déplacement puis d'autres communes de Wesphalie Rhin Nord on rejoint le projet. Chaque municipalité participe financièrement au prorata de son nombre d'habitants. L'Etat fédéral de Rhénanie-du-Nord-Westphalie finance le marketing du service.

La mise en place technique a été réalisée par l'entreprise privée Europe Alive Media GmbH. Depuis 2003, les coûts opérationnels du service représentent 20 euros par habitant**.**

Ce service s'adresse à 2,2 millions de personnes effectuant des trajets domicile-travail. Entre 8 000 et 9 000 trajets sont proposés chaque jour sur le site.

[9] Etude « Le covoiturage dynamique – étude préalable avant expérimentation » - Certu – Ministère de l'Ecologie, de l'Energie, du Développement durable et de l'Aménagement du territoire -"Etude du centre d'Etudes sur les réseaux, les transports, l'urbanisme et les constructions publiques », 2009.

[10] http://dynamique-covoiturage.com/2009/12/22/500-milliards-de-dollars-cest-ce-que-valent-les-sieges-innocupes-de-votre-voiture/

[11] http://dynamique-covoiturage.com/2009/06/22/le-covoiturage-en-allemagne/

8 destinations préférées pour initier un covoiturage dynamique

En 2006, un projet novateur de covoiturage dynamique a été testé sur l'aéroport de Francfort.

Le concept est simple : les usagers (conducteurs et passagers) s'inscrivent en ligne et rentrent leurs 8 destinations préférées, numérotées de 01 à 08. Chaque paire de chiffres correspond à un trajet. La personne qui souhaite covoiturer n'a plus qu'à appeler un numéro de service et composer son code à deux chiffres, elle sera ensuite mise en relation avec un autre usager afin de régler les modalités du trajet.

Le covoiturage en Belgique et en Suisse

En 2007, 13 % des Flamands effectuent leurs déplacements domicile-travail en covoiturage. **Généralement, le covoiturage se fait entre collègues de travail (7,1 %) et entre membres d'une même famille (5,7 %).**

Le site principal en Belgique, www.carpoolplaza.be, couvre la Wallonie et les Flandres. Il est mis en place par Taxistop qui enregistre les horaires et les itinéraires des usagers.

Le service identifie alors :

- ✓ Les itinéraires communs,
- ✓ Les tranches horaires communes,
- ✓ La situation conducteur ou passager de l'usager,
- ✓ Les possibilités d'appariement au sein d'une même entreprise ou en dehors.

Taxistop a développé son propre système informatique SmartPool6, un outil qui centralise toutes les demandes des entreprises et des particuliers d'une même région dans une banque de données commune mise à disposition des usagers via Internet. Le logiciel a été développé pour permettre aux personnes de prendre un passager en cours de route.

Les bornes CARLOS, une initiative suisse à suivre

Un nouveau service de covoiturage a été testé pendant plusieurs mois en Suisse, il s'agit de CARLOS. Des bornes interactives placées à plusieurs points stratégiques - grands axes routiers, lieux à proximité des gares - de certaines communes, permettaient aux personnes désireuses de faire du covoiturage d'entrer une destination parmi les 19 proposées. Aucune inscription préalable n'était requise.

Les atouts de CARLOS :
- **Une caméra est intégrée à chaque borne** afin d'assurer une certaine sécurité aux conducteurs et passagers, et notamment aux femmes,
- La borne fournit aussi des **informations sur les transports locaux** : horaires des transports collectifs, numéros d'appel des taxis...
- Le **temps moyen d'attente** avant qu'une voiture ne s'arrête à la borne est **estimé à** environ **6,5 minutes**. Un temps record pour ce nouveau système.

- **Le covoiturage aux Etats-Unis**

Les voies réservées au covoiturage

Les autorités publiques américaines ont favorisé l'expérimentation de voies réservées au covoiturage – appelées HOV ou HOT pour inciter les usagers à faire du covoiturage aux heures de pointe lorsque les voies classiques sont encombrées. Un certain nombre de grandes villes, comme Washington, Los Angeles, Houston ou Seattle ont donc réalisé des voies de circulation spécialement dédiées. **L'objectif est de diminuer le trafic tout en augmentant le taux d'occupation des voitures**. Ces voies peuvent également, sous réserve d'une autorisation préalable être empruntées par d'autres véhicules - véhicules de secours, de sécurité, véhicules hybrides…- indépendamment de leur taux d'occupation.

Les voies de covoiturage entraînent une réduction du nombre de véhicules au kilomètre de 0,2 à 1,4 %. Ces mesures rencontrent actuellement un franc succès, certains pays d'Europe commencent même à installer leurs propres HOV comme c'est le cas pour la Grande Bretagne.

Les HOV et HOT Lanes

- Les **HOV Lanes - High Occupancy Vehicles Lanes - sont des voies de circulation réservées aux véhicules transportant plus de 2 ou 3 personnes.** Il existe les HOV2+ réservées aux voitures transportant plus de deux personnes, les HOV3+ pour 3 personnes ou plus.

- A la suite de ce projet, les autorités américaines ont décidé de créer des HOV4+ et même des **HOT - High Occupancy/Tools Lanes - des voies dédiées au covoiturage basées sur le principe des HOV Lanes mais auxquelles les personnes seules peuvent accéder moyennant l'acquittement d'un péage.**

Les parcs relais

Le parc relais est un espace de stationnement pour automobiles, situé en périphérie d'une ville et destiné à inciter les automobilistes à accéder au centre-ville en transport en commun. Ils rendent plus efficaces les appariements et encouragent le covoiturage informel**. Une étude à Dallas sur l'utilisation d'un parc relais a montré que 21 % des usagers ne feraient pas de covoiturage si cette infrastructure n'était pas à disposition.** 62 % ont affirmé que le parking était un facteur important pour inciter au covoiturage.

À Washington, le covoiturage informel est pratiqué notamment par les habitants des banlieues de la Virginie du Nord pour emprunter les voies réservées de la I-395. Les conducteurs viennent chercher des passagers à plusieurs endroits - appelés slug lines - sur des voies parallèles à l'I-395 ou sur des parcs relais. On estime à Washington que 2 500 à 5 000 usagers utilisent le covoiturage informel chaque jour, principalement pendant les heures de pointe.

o Le vélo, un mode de déplacement en plein essor

Le vélo est le meilleur moyen de se déplacer en ville avec la marche à pied, c'est pourquoi l'usage du vélo est un moyen de déplacement en plein essor chez les urbains. **En 2009, plus de 240 000 vélos de ville, dont des vélos à assistance électrique - en expansion chaque année - ont été vendus, soit 7% de plus qu'en 2008.**

▪ Pourquoi adopter le vélo ?

Rapide et efficace

Jusqu'à 5 km[12], voire 7 ou 8 km si les aménagements cyclables sont continus, confortables et sécurisés, le vélo est plus rapide et supprime les problèmes de stationnement. En effet, un cycliste roule en moyenne à 15 km/heure en ville, alors que la vitesse moyenne des véhicules est de 14 km/heure. **De plus, un déplacement en voiture sur deux fait moins de 3 km !**

Economique

• Pour l'utilisateur : le vélo coûte 0,20 euros par kilomètre tout compris (achat et entretien), soit **entre 100 et 150 euros par an selon le modèle choisi**. En 2009, le prix moyen d'un vélo de ville était de 266 euros.
• Pour la collectivité : la réalisation des infrastructures pour les cyclistes (notamment stationnement) est bien **moins chère** que celle des voitures, **moins consommatrice d'espace urbain** et **permet de diminuer la pollution et l'effet de serre**.

Convivial

De nouvelles pratiques conviviales émergent autour du vélo, notamment pour les enfants. **Les bus cyclistes par exemple** (ou « caracycles «) permettent à un groupe de cyclistes de se déplacer ensemble sur un itinéraire défini comprenant des « stations » avec des horaires de passage.
Toutes les informations sur http://www.buscyclistes.org/

Ecologique

A vélo, la seule énergie dépensée est celle de celui qui pédale ! Pas un gramme de carburant dépensé et zéro polluant émis !

[12] http://www2.ademe.fr/servlet/KBaseShow?sort=-1&cid =96&m=3&catid=16322

Sain

Le vélo est idéal pour se maintenir en forme ! 6 km à vélo correspondent à 1 heure de marche, temps journalier recommandé pour lutter contre la prise de poids et les maladies cardio-vasculaires. Contrairement aux idées reçues, l'exposition à la pollution de l'air est deux à trois fois plus faible en vélo qu'en voiture[13].

Selon une étude menée par l'OMS, une personne qui pratique 3h de vélo par semaine voit son risque de mortalité diminuer d'un tiers par rapport à une personne ne pratiquant pas le vélo. De même, si 10 % de la population pratiquait ces 3 h de vélo par semaine, cela induirait une économie de 5,6 milliards d'Euros sur le budget santé de la Sécurité Sociale.

Faire du vélo en toute sécurité

Selon la sécurité routière, la mortalité à bicyclette a chuté de 30 % en 6 ans.
En 2008, on dénombre 159 personnes tuées.
Les cyclistes sont moins grièvement blessés en ville qu'en rase campagne.

À vélo, le premier conseil, c'est « **voir et être vu** » :

- ✓ Vélo équipé d'un éclairage de qualité,
- ✓ Port d'accessoires réfléchissants lorsque nécessaire (nuit, mauvaise visibilité),
- ✓ Vigilance par rapport aux angles morts des bus et poids lourds,
- ✓ **Vigilance par rapport à l'ouverture des portières de véhicules en stationnement (1ère cause d'accidents mortels à Paris)**

Port du casque
Le port du casque en France est plutôt utilisé dans le cadre de pratiques sportives et pour les plus jeunes, à l'initiative des parents. À noter que les blessures aux membres sont les plus nombreuses mais ce sont les blessures à la tête, beaucoup moins fréquentes, qui engagent souvent le pronostic vital[14].

o Le « boom » des vélos en libre-service

▪ Quelles sont les motivations des usagers ? [15]

De nouvelles pratiques ont vu le jour, le vélo en libre service est perçu comme :

- ✓ pratique, flexible et souple,
- ✓ propice à l'intermodalité : un aller en vélo, un retour en métro
- ✓ synonyme de liberté et de plaisir,
- ✓ santé et sport,
- ✓ économique,
- ✓ rapide à garer et à adopter,
- ✓ écologique : il rend l'air plus propre et participe au désengorgement des rues.

[13] http://www2.ademe.fr/servlet/KBaseShow?sort=-1&cid =96&m=3&catid=16322
[14] Journée spécialisée « Vélo et casques » - le 28 mai 2009
[15] Usages du Vélo en location : Quelles pratiques ? Quelles motivations ?, ADEME, janvier 2009.

▪ Les collectivités et employeurs se mobilisent

Les collectivités et les employeurs s'engagent pour répondre à la demande et encourager ces nouveaux comportements. Le nombre des services vélos proposés par les collectivités explose et le nombre de services publics de location de vélos (type vélib' ou autre) approchera les 30 à la fin de l'année 2010.
Depuis 2009, les employeurs prennent en charge la moitié des abonnements souscrits par leurs salariés auprès des services publics de location de vélos pour le trajet entre leur résidence habituelle et leur lieu de travail.

Par ailleurs le Grenelle 2 clarifie les compétences des collectivités locales afin d'améliorer la planification et la gestion de ces modes de transports doux (réalisation de stationnements sécurisés pour les vélos lors de la construction d'un immeuble ou de l'aménagement d'un parking…).

Un dispositif qui fonctionne

Dans la communauté urbaine de Lyon où ce type de dispositif (vélo'v) a été mis en place pour la 1ère fois en 2005, **les 4000 vélos mis à disposition servent en moyenne entre 5 et 8 fois par jour et permettent d'assurer 1/3 des déplacements effectués dans la ville.** Si la mobilité vélo a été multipliée par 3 en 10 ans sur l'agglomération, le vélo'v explique à lui seul la moitié de la progression de l'usage du vélo par les lyonnais.

o Le vélo électrique[16] séduit

Les ventes de vélos à assistance électrique (VAE) ont représenté près de 23 700 unités en 2009. Ces ventes sont en progrès considérables puisqu'en 2008 elles s'élevaient à 15 700 unités.

Les ventes de VAE ont progressé de 5% sur les six premiers mois de l'année 2009 et les prix oscillent entre 900 et 3 000 euros.

Des vélos électriques en libre service

✓ La commune du Relecq-Kerhuon, en périphérie de Brest, a mis en place, en avril 2010, un système de location de VAE dénommé "Velek" ;

✓ En 2008, la société Clean Energy Planet a mis en place au sein de la Technopole Sophia Antipolis (Alpes-Maritimes) une station de VAE en libre service pour l'entreprise Cari. Ce système de vélos est mis à la disposition des employés pour leurs déplacements professionnels et extra-professionnels ;

✓ **La SNCF met à disposition de ses agents un nouveau service de vélos électriques en libre service, appelé « KIWIX ».** 20 vélos sont répartis sur quatre sites dans les 12, 13 et 14e arrondissements de Paris. Ils sont présents dans le parking ou à l'accueil de chacun des sites. Les agents peuvent alors les emprunter et les restituer quand ils le veulent. Ils ont droit à une carte à puce personnelle afin de réserver un vélo à l'avance sur un site Internet dédié ou alors directement en station. Ils bénéficient de kits constitués d'un casque et d'un gilet de sécurité. Ce service sera à terme déployé dans une dizaine de sites SNCF et comprendra plus de 50 vélos.

[16] Conseil national des professions du cycle

L'AUTOPARTAGE, UNE VOITURE QUI VOUS APPARTIENT LE TEMPS D'UN TRAJET

A l'heure où les problèmes de pollution se font de plus en plus préoccupants, où les difficultés de stationnement dans les grandes agglomérations perdurent, où le coût lié à la possession d'une voiture personnelle pèse de plus en plus dans le budget des ménages, l'autopartage apparaît comme un complément possible aux modes de transports en commun et aux modes doux. **Ce service repose sur la mise à disposition de voitures, pour une courte durée, moyennant une adhésion préalable et un paiement.**

Au lieu d'une voiture personnelle qui reste l'essentiel de son temps au parking, l'autopartageur dispose d'une voiture uniquement pour la durée de son trajet. Le reste du temps, la voiture est utilisée par d'autres autopartageurs.

o Pourquoi adopter l'autopartage[17] ?

Economique

L'autopartage rend le véhicule moins coûteux : pour un kilométrage annuel inférieur à 10 ou 12 000 km, avoir recours à ce mode de transport est plus économique que posséder une voiture.

Globalement, pour 5 000 km la voiture d'un particulier coûte 4 550 € par an. Avec l'autopartage, le coût est de 2 500 euros pour un nombre de kilomètres équivalent.

Ecologique

L'autopartage réduit le nombre de véhicules en circulation et en stationnement : une voiture partagée remplace entre quatre et huit voitures privées. Cela permet d'économiser jusqu'à 1,2 tonne[18] de CO_2 par usager, soit à peu près 60 % de ce que l'on rejette en moyenne par an en se déplaçant !

L'autopartage induit pour ses utilisateurs une diminution progressive du nombre de kilomètres parcourus en voiture, de la consommation d'énergie et donc des émissions de polluants. Par exemple, en Suisse, les adhérents à l'autopartage avaient réduit leurs émissions de CO_2 d'environ 800 tonnes (analyse portant sur un cycle de vie).

Facile et flexible

Une voiture disponible dans l'heure avec des avantages pour tous :

- ✓ Pour le conducteur : possibilité d'effectuer certains déplacements irréalisables autrement qu'en voiture, simplicité et souplesse d'utilisation ;
- ✓ Pour la collectivité : diminution du parc automobile, diminution de la circulation automobile

[17] Source : L'autopartage dans la sphère privée – Etude réalisée par ADETEC pour l'ADEME et le MEEDDM dans le cadre du PREDIT – Octobre 2009

[18] Source : Etude de marché OSEO/ANVAR, 2005

o Qui sont les autopartageurs ?

L'autopartage concerne principalement les urbains, les abonnés devant avoir la possibilité de se déplacer en transports publics ou par des modes doux (marche, vélo) pour accéder facilement aux véhicules. Les autopartageurs ne partagent la voiture qu'en cas de déplacements exceptionnels : départs en week-end, activité sportive ou culturelle, événements,… Pour leurs trajets quotidiens - travail, école, achats…- ils utilisent plus volontiers d'autres moyens de transport comme le vélo ou les transports en commun

L'autopartage en chiffres

- ✓ Services principalement installés dans les **villes de plus de 100 000 habitants** mais également dans des villes de taille inférieure (Narbonne, La Rochelle, Poitiers, Antibes...) ;
- ✓ En 2009, **24 villes françaises** disposent d'un ou plusieurs services d'autopartage ;
- ✓ Durée moyenne d'un trajet : **5 heures**, l'utilisation principale se faisant **durant le week-end ;**
- ✓ Distance moyenne par trajet : **entre 50 et 60 km ;**
- ✓ Ratio moyen de **15 adhérents par véhicule ;**
- ✓ Stations : le plus grand nombre se trouve à Paris avec **88 stations** ;
- ✓ À Paris, on compte **5 650 adhérents soit 60 % des abonnés** ;
- ✓ Environ **35 000 à 70 000 personnes** pratiquent l'autopartage dans la sphère privée : autopartage entre amis, voisins, collègues sans aucune structure juridique spécifique ;
- ✓ **En 2008, les services d'autopartage totalisaient 570 véhicules et 9400 abonnés** pour 6000 en 2006, soit une augmentation de 57% de la clientèle en deux ans ;
- ✓ **Les véhicules partagés effectuent en moyenne 12 500 km** quasiment autant que la moyenne nationale (13 000 km).

o Une pratique encouragée par le Grenelle Environnement

À la suite de la Suisse, de l'Allemagne et des Pays-Bas, pays précurseurs de ce système, la France encourage le développement de l'autopartage dans le cadre des Plans de déplacements urbains, comme le mentionne l'article 13 de la loi Grenelle 1.

Par ailleurs l'article 54 de la loi Grenelle 2 du 12 juillet 2010 définit **la notion d'autopartage** et prévoit **la création par décret d'un label « autopartage »** pour distinguer les meilleurs services. Pour faciliter le développement de l'activité, les communes pourront également affecter des places de stationnement sur voirie aux véhicules identifiés par le label et l'autopartage sera pris en compte dans les plans de déplacements urbains.

PRATIQUES ET RAPIDES, LES TRANSPORTS COLLECTIFS FACILITENT LES DÉPLACEMENTS URBAINS

Chaque jour, les transports en commun sont empruntés par des milliers de voyageurs. De plus en plus développés, ils facilitent les déplacements urbains par leur fréquence, leur capacité d'accueil et leurs zones de circulation prioritaires.

Le transport collectif en site propre (TCSP) est un système de transport public de voyageurs utilisant une voie ou un espace affectés à sa seule exploitation, bénéficiant généralement de priorités aux feux et fonctionnant avec des matériels allant des autobus aux métros, en passant par les tramways.

o Un doublement des transports collectifs en site propre grâce au Grenelle Environnement

Le Grenelle Environnement a mis en évidence l'intérêt de développer des réseaux de transports urbains et périurbains en site propre (TCSP), non seulement pour réduire les émissions de gaz à effet de serre et favoriser le report modal du véhicule particulier, mais également pour lutter contre la congestion urbaine et fournir au plus grand nombre des conditions de transport de qualité pour leurs déplacements.

Dans le cadre du Grenelle Environnement, l'Etat s'est donc engagé à contribuer à la **multiplication par cinq du kilométrage des réseaux de transport collectif en site propre** (TCSP) **hors Ile-de-France, le faisant ainsi passer de 329 kilomètres à 1 800 kilomètres**. Afin d'atteindre cet objectif, l'Etat s'est engagé à mobiliser 2,5 milliards d'euros d'ici 2020 au titre du cofinancement des projets des collectivités territoriales. 215 km de tramway et 150 km de bus à haut niveau de service seront ainsi mis à disposition dans les prochaines années.

Un premier appel à projets, lancé le 22 octobre 2008, a permis d'engager une participation financière de l'Etat de **810 millions d'euros**, permettant de cofinancer 52 projets, menés par 38 collectivités. Cette première série de projets verra la création de **369 kilomètres de lignes nouvelles de transports collectifs**. Toutes les opérations seront engagées d'ici fin 2011 et certaines ont débuté dès 2009. Les projets retenus portent majoritairement sur des lignes de tramway, comme à Angers et à Reims. D'autres villes, comme Bayonne et Tours réalisent des lignes de bus à haut niveau de service, mode en plein essor répondant à des besoins nouveaux.

Le 4 mai 2010, un 2ème appel à projets a été lancé auprès des collectivités locales. Le soutien accordé aux projets de métro sera plus affirmé et les TCSP s'inscrivant dans une démarche « écocité » bénéficieront d'une majoration de 5%. Les dossiers de candidature sont attendus pour le mois d'octobre 2010, avec publication des projets retenus en décembre 2010. Les travaux devront ensuite être engagés entre 2011 et 2013.

L'ESSOR DES VÉHICULES PROPRES

o Le bonus-malus écologique : une mesure phare du Grenelle Environnement

Mis en place depuis le 1er janvier 2008, le dispositif bonus-malus écologique est une des premières mesures issues du Grenelle Environnement dans le but d'encourager la vente de véhicules à faible émission de CO_2.

Le bonus écologique vise à récompenser, via une prime, les acquéreurs de voitures neuves émettant le moins de CO_2 et à pénaliser, via une majoration du prix d'achat, ceux qui optent pour les modèles les plus polluants, le bonus de uns étant financé par le malus des autres. Les acheteurs de véhicules propres bénéficient d'un bonus allant de 100 à 5 000 euros qui pourra être cumulé avec une prime à la casse. À l'inverse, l'achat d'une voiture neuve trop polluante entraîne une taxe de 200 à 2 600 euros selon le niveau des émissions de CO_2 du véhicule.

Ce système a fait ses preuves avec des ventes en hausse des véhicules les plus sobres parmi les immatriculations neuves :

- ✓ **Plus de 37% d'augmentation des ventes de véhicules plus sobres** dans les ventes de véhicules neufs entre 2008 et 2009,

- ✓ Les véhicules neufs émettant moins de 130 g de CO_2/km - bénéficiant du bonus depuis 2008 - sont passés de 30% des ventes en 2007 à 45% en 2008 puis à 55% en 2009.

De même, la vente de véhicules soumis au malus affiche une forte baisse :

- ✓ **Les immatriculations de voitures dont les émissions de CO_2 dépassent 250 g CO_2/km** – soumis à un malus de 2600 € depuis 2009 – **ont été divisées par quatre en deux ans**, passant de 33 312 unités en 2007 à 7 601 en 2009.

- ✓ Les véhicules émettant plus de 160 g de CO_2/km sont passés de 24% en 2007 à 14% en 2008 puis à 9% en 2009.

Si l'on compare les données du premier semestre 2010 avec celles de 2009 - en appliquant les seuils de l'année 2009 - les résultats sont les suivants : les véhicules émettant moins de 130 g de CO_2/km représentent 55.3% des ventes de véhicules neufs et ceux émettant plus de 160 g de CO_2/km 7, 3% du parc.

Avec les seuils de l'année 2010, sur le premier semestre de l'année, les ventes de véhicules émettant moins de 125 g de CO_2/km représentent 49.2% des ventes et celles émettant plus de 155 g de CO_2/km 9.8%.

Marché jusqu'ici réservé à une niche, la filière des véhicules propres est en train de changer d'échelle. De nombreux lancements sont prévus dès la fin 2010 par les grands constructeurs automobiles. On évalue à 27% la part des véhicules propres sur le marché en 2025.

- **Le "bonus écologique" : une prime de 100 à 5 000 euros**

Si le véhicule acheté émet **moins de 125 grammes CO_2/km**, l'acheteur bénéficie d'une réduction sur le prix d'achat du véhicule.

Plus les émissions de CO_2 du véhicule sont faibles, plus le bonus écologique est important :

Taux de CO_2/km	**Montant de l'aide en 2010**
moins de 60 g CO_2/km	5 000 €
entre 61 et 95 g CO_2/km	1 000 €
entre 96 et 115 g CO_2/km	500 €
entre 116 et 125 g CO_2/km	100 €
entre 126 et 155 g CO_2/km	0 €

- **La prime à la casse**

Cette prime, allouée au 1er juillet 2009 dans le cadre du plan de relance de l'économie, **s'élève aujourd'hui à 500 euros[19]. Elle concerne la mise à la casse des véhicules de plus de 10 ans,** l'âge du véhicule étant calculé à partir de la date de la première immatriculation indiquée sur le certificat d'immatriculation du véhicule**.** Elle est versée en contrepartie de l'achat d'un véhicule neuf dont les émissions de dioxyde de carbone sont inférieures ou égales à 155 grammes de CO_2/km.

- **Le "malus écologique" : une majoration du prix d'achat de 200 à 2 600 euros**

Si le véhicule émet **plus de 156 grammes CO_2/km**, l'acheteur doit s'acquitter d'un malus.

Plus le modèle est émetteur de CO_2, plus le malus augmente :

Taux de CO_2/km	**Montant du malus en 2010**
entre 156 et 160 g CO_2/km	200 €
entre 161 et 195 g CO_2/km	750 €
entre 196 et 245 g CO_2/km	1 600 €
+ de 245 g CO_2/km	2 600 €

L'étiquette énergie/CO_2

Depuis le 10 mai 2006, l'étiquette énergie/CO_2 est obligatoire pour toutes les voitures neuves à la vente. Elle est établie à partir du guide des consommations conventionnelles et des émissions de CO_2 des voitures particulières neuves, réalisé tous les ans par l'ADEME. Au moment de l'achat, grâce à l'étiquette énergie/CO_2, le futur acquéreur peut choisir un modèle de véhicule émettant peu de dioxyde de carbone et plus respectueux de l'environnement. Cette étiquette devrait prochainement être étendue aux voitures d'occasions ainsi qu'aux utilitaires légers neufs et d'occasions.

[19] Nouveau seuil depuis le 1er juillet 2010.

o Les véhicules de demain : électriques ou hybrides

▪ Qu'est-ce qu'un véhicule électrique ou hybride ?

Un véhicule électrique est un véhicule mû par un moteur fonctionnant exclusivement à l'énergie électrique.

Le véhicule électrique présente de nombreux avantages :
- ✓ Faible entretien : les moteurs électriques ayant peu de panne, ils n'ont pas besoin d'être entretenus régulièrement,
- ✓ Absence d'émissions directes de gaz polluants et de dioxyde de carbone,
- ✓ Economique : pour effectuer 100 km en voiture électrique, on dépense 2 euros d'électricité

Un véhicule hybride est un véhicule faisant appel à plusieurs sources d'énergie distinctes pour fonctionner. Les véhicules hybrides disposent le plus fréquemment de deux moteurs ou plus dont au moins un électrique.

Les avantages de ce type de véhicule :
- ✓ diminution de 10 à 30 % de la consommation des véhicules suivant l'utilisation (la conduite urbaine offrant les gains les plus spectaculaires et la conduite autoroutière les plus faibles),
- ✓ limitation des émissions polluantes

▪ Le Plan « véhicules électriques »

Jean-Louis BORLOO a présenté le jeudi 1er octobre 2009, un **plan national pour favoriser le développement des véhicules électriques et hybrides rechargeables**, il permettra d'accélérer la croissance verte dont les fondements ont été posés par le Grenelle Environnement : une croissance durable et génératrice d'emplois.

Le développement des véhicules décarbonés devrait générer en France une activité économique de 15 Milliards d'euros à l'horizon 2030 et contribuer au maintien de l'emploi dans la filière automobile. En outre, cela permettra une réduction des importations de pétrole et les émissions de CO_2 - environ 17, 5 millions de tonnes en moins en 2020.

Aujourd'hui les constructeurs nationaux, comme leurs concurrents étrangers, prévoient le lancement des premiers véhicules électriques fin 2010, et des premiers véhicules hybrides rechargeables à partir de fin 2012. RENAULT a déjà annoncé 4 modèles de véhicules électriques, dont le Kangoo et la Zoe, PSA commercialisera fin 2010 3 petits véhicules électriques, quant au groupe DAIMLER, celui ci sortira une smart électrique fin 2010. En Europe, c'est plus de 35 modèles qui seraient disponibles en 2012.

▪ Première commande groupée de 50 000 véhicules électriques

20 entités ont signé début avril 2010, une convention de constitution d'un groupement de commandes pour une quantité estimée à 50 000 véhicules électriques : ADP, Air France, Areva, Bouygues, EDF, ERDF, Eiffage, France Telecom, GDF Suez, Suez Environnement, GRT Gaz, GrDF, La Poste, RATP, SAUR, SNCF, SPIE, UGAP, Vinci et Véolia.
Les entreprises qui intégreront une part de véhicule électrique dans leur flotte automobile, pourront bénéficier de l'exonération de la taxe sur les véhicules de société, applicable aux véhicules électriques et hybrides, et aux véhicules fonctionnant au Gaz naturel pour véhicules (GNV) ou au gaz de pétrole liquéfié (GPL).

- **Les infrastructures de recharge des véhicules électriques et hybrides rechargeables**

La grande majorité des prises relèveront de la sphère privée. Le Grenelle 2 prévoit l'intégration de prises de recharges dans les constructions d'immeubles (bureaux et habitations) avec parking dès 2012. Dans les copropriétés, la création d'un « droit à la prise » facilitera les travaux nécessaires. Au travail, la création de prises sera également facilitée, et obligatoire dans les parkings des immeubles de bureaux d'ici 2015.

De même, il existera également des bornes de recharges sur les voies publiques. Pour ces bornes, les communes sont naturellement chefs de file pour le déploiement, en raison du fort impact sur la voirie et les places de stationnement, mais les grandes emprises de stationnement de véhicules seront les espaces les plus mobilisés.

Le scénario français de développement des véhicules électriques et hybrides rechargeables prévoit aujourd'hui la **création de 900 000 points de recharge privés et 75 000 points de recharge accessibles au public dès 2015, portés à 4 millions de points de recharge privés et 400 000 points de recharge publics à l'horizon 2020 pour 2 000 000 de véhicules électriques.**

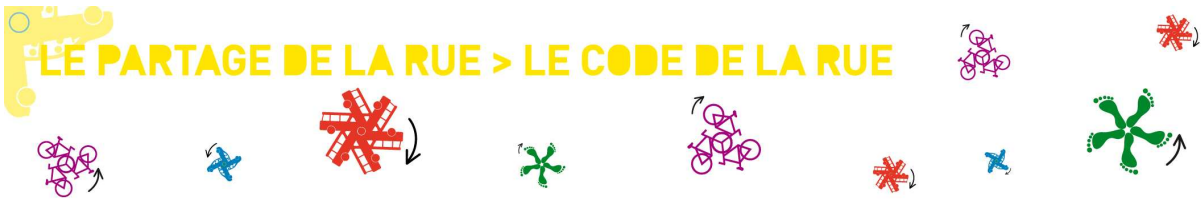
Une douzaine de collectivités s'engage dès aujourd'hui à déployer rapidement un premier réseau de bornes de recharge. Deux grands constructeurs automobiles français et les agglomérations de Bordeaux, Grenoble, Rennes, Nice, Angoulême, Aix en Provence, Orléans, Paris, Rouen, Strasbourg, Le Havre et le Grand Nancy se sont engagés à travers une charte à déployer des infrastructures adaptées à ces nouveaux véhicules, dès l'année 2010.

Le marché potentiel du cyclomoteur électrique à l'horizon 2016

Le cyclomoteur électrique est une vraie réponse aux problèmes de mobilité et d'environnement, il n'a que des avantages tant sur le plan écologique - pas de rejet de CO_2 - que sur le plan mobilité - plus rapide qu'un vélo et plus maniable qu'une voiture -, il est une solution adaptée pour les centres urbains congestionnés.

Le parc des deux-roues est constitué de 1,4 million de cyclomoteurs dont près de la moitié de scooters et de 1 million de motocycles. Les ventes annuelles sont de l'ordre de 170 000 unités pour ces deux catégories[20].

[20] Source ADEME, 2009.



Longtemps la circulation des véhicules motorisés en ville a prédominé au détriment de la circulation des usagers vulnérables. Désormais l'organisation de la circulation s'élabore sur des critères prenant en compte tous les usagers. L'enjeu de la démarche « Code de la rue » est donc global : il s'agit de repenser la ville en termes de convivialité et de qualité de vie et d'aider les responsables de la voirie et de la circulation à mieux partager l'espace public entre toutes les catégories.

o Historique de la démarche

✓ **En avril 2006**, le gouvernement lance à l'instar d'autres pays européens, notamment la Belgique, une réflexion avec l'ensemble des acteurs institutionnels et associatifs pour créer un Code de la rue.

✓ Cette volonté est réaffirmée à l'automne 2007 par **Jean-Louis BORLOO, ministre d'État, ministre de l'Écologie, de l'Énergie, du Développement durable et de la Mer,** à l'occasion du Grenelle Environnement. La réflexion prend la forme d'une démarche participative, alimentée par les enseignements tirés de pratiques étrangères et d'expériences françaises.

✓ **30 juillet 2008:** le décret 2008-754 fait évoluer le Code de la route, fruit de deux années de concertation entre le ministère de l'Ecologie, de l'Energie, du Développement durable et de la Mer (Délégation à la Sécurité et à la Circulation Routière et Centre d'Etudes et de Recherches sur les Transports et l'Urbanisme - CERTU) et de nombreuses associations et fédération de toutes les familles d'usagers de la rue et de représentants de collectivités locales.

✓ **2010** : La démarche Code de la rue est complétée dès cette année par un nouveau train de mesures portant notamment sur le stationnement, les traversées des piétons, l'extension de la possibilité pour les collectivités d'instaurer des « tourne-à-droite » aux feux rouges pour les cyclistes[21] .

o Quoi de neuf dans le Code de la rue ?

✓ **Le respect du plus faible par le plus fort**

Le Code de la route précise que le conducteur de véhicules, motorisés ou non, doit à tout moment adopter un comportement respectueux et prudent vis-à-vis des usagers les plus vulnérables. Ainsi, le camion doit adapter sa vitesse à l'approche d'une voiture, la voiture à l'approche d'un vélo et le vélo à l'approche d'un piéton.

✓ **La création des zones de rencontre**

Solution intermédiaire entre deux concepts déjà présents dans le Code (l'aire piétonne et la zone 30) la zone de rencontre renvoie à un nouvel usage de l'espace urbain destiné à favoriser la convivialité de certains lieux où le piéton est prioritaire.

[21] Ces mesures décidées lors du CISR du 18/02/2009 sont en cours de finalisation.

La « zone de rencontre » peut être une rue, englober une place ou un ensemble de voiries. Elle est peu étendue afin d'imposer une contrainte de vitesse sur les véhicules et une attention soutenue des conducteurs du fait de la priorité piétonne.

Au sein de ces zones de rencontre :

- la priorité est donnée aux piétons qui peuvent circuler sur la chaussée,
- la vitesse des véhicules est limitée à 20 km/h.

Les premières ont été inaugurées le 19 janvier 2009 à Metz. Depuis, plusieurs dizaines de zones de rencontre ont vu le jour. Par exemple, à Paris, Sceaux ou Dinan.

✓ **Les double sens cyclables**

Pour faciliter et sécuriser les déplacements à vélo et rendre le trottoir aux piétons, le Code prévoit la mise en place obligatoire de double sens cyclables dans les zones 30 ainsi que dans les zones de rencontre.
Depuis juillet 2010, les collectivités ont dû se mettre en conformité, les double sens ont quasiment tous été instaurés. Ce projet de double sens est notamment mis en place pour limiter les accidents car ce processus permet aux cyclistes et aux automobilistes d'anticiper les dangers de la route.

Les villes peuvent aussi étendre les double sens cyclables à la majorité ou à la totalité des rues en sens unique comme cela a été fait à Illkirch (Alsace), ou encore généraliser les zones 30 sur l'ensemble de leur territoire à l'exception de quelques grands axes, selon l'exemple de Lorient.

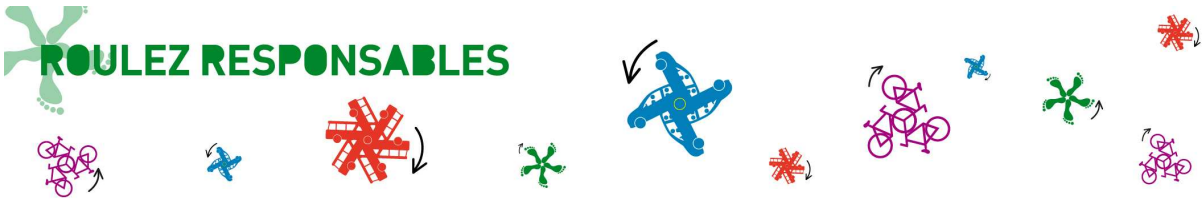
Les double sens cyclables

Le décret du 30 juillet 2008 introduit dans le Code de la route la généralisation des double sens cyclables en zone 30 ou dans les zones de rencontre. Dans ces zones, les rues à sens unique voiture sont autorisées à double sens aux vélos, sauf disposition contraire. Les collectivités ont eu un délai de 2 ans pour mettre à jour les arrêtés et la signalisation.

Pour les zones 30 et les zones de rencontre crées à partir de juillet 2008, la nouvelle réglementation des doubles sens cyclables s'est appliquée instantanément.

Pour les zones 30 crées avant juillet 2008, les communes ont eu jusqu'au 1er juillet 2010 pour établir la liste des rues qui feraient exception à la nouvelle règle et poser les panneaux.

Par contre, à partir du 1er juillet 2010, la nouvelle règle s'applique dans toutes les zones 30 et zones de rencontre.



L'éco-conduite repose sur un ensemble de principes simples qui permettent d'optimiser la conduite en vue d'atteindre de très faibles niveaux de consommation et d'émissions de CO_2, d'avoir une conduite éco-citoyenne, respectueuse de l'environnement, et sûre par définition. Elle consiste à adopter une conduite apaisée, respectueuse des règles et à anticiper la préparation de ses déplacements et de son véhicule.

o Pourquoi choisir l'éco-conduite ?

Plus économique

En pratiquant l'éco-conduite, un automobiliste limite l'impact de ses déplacements sur l'environnement :

- **Limitant sa consommation de carburant : une conduite « sportive » ou « nerveuse» peut augmenter la consommation de carburant jusqu'à 40%.**

Exemple :

Si une personne effectue 15 000 km par an l'économie peut facilement atteindre environ 300 €/ an pour un véhicule diesel et un peu plus de 400 €/ an avec un véhicule à essence (selon variation des prix du gasoil et de l'essence).

- **Réduisant les coûts d'entretien de son véhicule du fait d'une conduite plus souple et douce car il ménage la mécanique et les pneumatiques**

L'économie peut se chiffrer en plusieurs milliers d'euros sur toute la durée de vie du véhicule, en tenant compte uniquement de l'usure des pneumatiques et des freins.

Plus sûre

L'éco-conduite permet également de :

- **Réduire son risque d'accident de 10 à 15 % en moyenne en disposant d'un véhicule mieux entretenu et en diminuant son stress au volant par la pratique d'une conduite plus anticipative et plus douce**

Plus écologique

La pratique de l'éco-conduite permet de diminuer la pollution sonore des véhicules en limitant le régime moteur et donc le bruit occasionné par les hauts régimes moteurs.

11 conseils pour adopter une conduite éco-citoyenne

1. J'utilise l'éco-comparateur qui mesure l'impact environnemental des différents modes de transport possibles. Entre Marseille et Paris, j'émets 6 kg de CO_2 en TGV et environ 35 kg de CO_2 si je suis seul dans ma voiture Diesel. www.ademe.fr/eco-deplacements

2. Je limite les petits trajets urbains motorisés. Je prends les transports en commun quand je peux, ou j'y vais à vélo ou à pied.

3. J'opte le plus souvent possible pour le covoiturage : aller au travail, partir loin, je ne suis pas seul et je partage les frais.

4. Je vérifie la pression de mes pneus au moins tous les deux mois. Rouler sous gonflé, c'est dangereux et ça consomme plus : un sous gonflage de 0,5 bar, c'est 2,4 % de consommation supplémentaire, soit 33 € et 58 kg de CO_2 par an.

5. Je vérifie régulièrement le bon état de mon véhicule. Un véhicule mal entretenu peut entraîner une surconsommation de carburant pouvant aller jusqu'à 25 %.

6. Je ne charge pas trop ma voiture : 100 kg de plus c'est 5 % de plus de consommation de carburant. Préférer un coffre de toit à une galerie et les enlever après utilisation car, même à vide, ils font consommer de 10 % à 15 % de plus.

7. J'adopte une conduite souple. Démarrer en douceur et anticiper les ralentissements en utilisant le frein moteur plutôt que la pédale de frein. Une conduite agressive en ville peut augmenter la consommation jusqu'à 40 %, soit 4 € de dépenses inutiles et 7 kg de CO_2 pour 100 km.

8. Je réduis ma vitesse. Réduire de 10 km/h sa vitesse sur autoroute : c'est jusqu'à 5 litres de carburant économisés, soit 7 € et près de 12 kg de CO_2 sur 500 km.

9. Je coupe mon moteur dès que je m'arrête plus de 20 secondes. L'arrêt/redémarrage du moteur consomme moins que de le laisser tourner au-delà de 20 secondes.

10. Je n'abuse pas de la climatisation. La surconsommation de carburant des véhicules due à la climatisation peut atteindre 10 % sur route et 25 % en ville.

11. Pour son prochain véhicule, Martin choisira une voiture qui n'émet pas plus de 125 g de CO_2 /km.

SÉCURITÉ ROUTIÈRE : UNE SEMAINE CONSACRÉE AUX USAGERS DE DEUX-ROUES MOTORISÉS, PRINCIPALES VICTIMES DES ACCIDENTS DE LA ROUTE EN FRANCE

Présent
pour
l'avenir

www.developpement-durable.gouv.fr

Liberté, mobilité, rapidité sont trois mots récurrents lorsque l'on évoque le sujet des deux-roues motorisés. Moins polluants qu'une voiture et plus performants qu'un vélo, ces véhicules connaissent un essor considérable en France, notamment en milieu urbain.

Ainsi de 2002 à 2008, le parc de motocyclettes est passé de 1 054 000 à 1 383 000 unités, soit 329 000 engins de plus en 6 ans.

Cette forte augmentation est essentiellement le fait d'un recours aux scooters à 2 voire 3 roues, moins sensibles à la congestion que les automobiles, et moins compliqué à manier que les motos.

En 2010, la Sécurité routière a fait de l'exposition aux risques à deux-roues motorisés un des sujets de communication majeurs qui s'est concrétisé, d'une part, par une campagne d'envergure en juin (la diffusion de 4 spots sur les chaînes de TV nationales, la création d'un site dédié « conduire-un-deux-roues.gouv.fr »), par l'adoption de ce thème central pour le volet « sécurité routière » de la « Semaine de la mobilité et de la sécurité routière » et par l'édition d'un dépliant conçu avec les associations de motards destinés aux automobilistes et aux conducteurs de deux-roues motorisés : « apprenons à mieux nous connaître ».

En effet, les conducteurs de deux-roues motorisés paient chaque année sur les routes un lourd tribut en vies humaines. Les deux-roues motorisés représentent moins de 2% du trafic, mais ils se retrouvent impliqués dans 28 % des accidents mortels.

Les chiffres définitifs de 2009 indiquent que cette situation s'est encore aggravée l'année dernière avec 1 187 usagers de deux-roues motorisés tués dans un accident routier (contre 1 086 en 2008).
Un effort de pédagogie doit donc être fait afin de faire comprendre à tous les citoyens, conducteurs ou non de deux-roues motorisés, quelle est la vulnérabilité de ces usagers de la route et les risques spécifiques inhérents au partage de la route entre deux-roues motorisés et automobilistes.

Les 2 roues motorisés : des véhicules qui impliquent un comportement prudent et responsable

Anticiper la conduite des autres usagers tout en adoptant une conduite souple et responsable, voilà la base fondamentale de la conduite d'un deux roues motorisé. Cela nécessite une vigilance constante et une adaptation totale au trafic. Maîtriser son engin et notamment savoir freiner efficacement est une nécessité car la conception d'un 2RM rend le freinage plus complexe et délicat qu'avec une automobile. **En ville, à 50 km/h, 15 mètres sont nécessaires avant de commencer à réagir, selon la loi de la distance parcourue avant le temps de réaction.** Conduire responsable et anticiper ne sont pas uniquement les seules règles pour un usager de 2RM, celui-ci doit également respecter les limitations de vitesse, s'éloigner des portières de voitures en stationnement et faire attention aux angles mort des autres véhicules.

Le manque d'attention de la part des automobilistes à l'égard des conducteurs de deux-roues motorisés est souvent source d'accidents; par exemple « le tourne à gauche » de la voiture a été à l'origine de nombreux accidents corporels entre deux roues motorisés et voiture de tourisme.
Les conflits de priorité, le heurt d'une moto par l'arrière, les manoeuvres dangereuses des véhicules sont les causes principales de nombreux accidents.

L'importance de l'équipement

Sur un deux roues, l'usager est plus exposé aux dangers de la route qu'un automobiliste. D'où l'importance du choix de l'équipement, qui est obligatoire pour tout conducteur et son passager, et qui doit être homologué.

- Le casque doit être parfaitement ajusté à la tête et la sangle correctement attachée et serrée. La norme impose notamment la présence de bandes réfléchissantes ;
- Les gants sont indispensables car en cas de chute, y compris à faible allure, la réaction instinctive est d'amortir le choc avec ses mains. Ils doivent être épais, de préférence en cuir ;
- Les chaussures doivent être montantes et idéalement répondre aux normes européennes (EN 13634), tout comme la tenue (veste ou blouson, voire pantalon de moto, norme EN 1621-1et 2) qui doit protéger efficacement en cas de chute.

L'usager doit être le mieux équipé possible pour éviter toute blessure inutile, cependant il a également le devoir de faire réviser son véhicule de manière régulière (filtre à air, allumage, pression de gonflage des pneus).

Deux-roues motorisés : une priorité de la politique de sécurité routière en 2010

Le Comité interministériel de la sécurité routière, réuni le 18 février 2010 sous la présidence du Premier ministre, a accordé une importance toute particulière à la lutte contre l'accidentalité des deux-roues motorisés.

Une série de mesures a ainsi spécifiquement été prise afin de sécuriser l'usage du deux-roues motorisés. Ces mesures visent à :

- Mettre fin au débridage des cyclomoteurs (de moins de 50 cm^3) ;
- Instaurer un contrôle technique des cyclomoteurs ;
- Instituer une formation obligatoire des détenteurs du permis B pour pouvoir conduire une motocyclette légère (de 50 à 125 cm^3) ;
- Promouvoir de nouveaux équipements d'aménagement de la route, moins dangereux pour les deux-roues motorisés.

De plus, depuis maintenant un an, la délégation à la sécurité et à la circulation routière mène, sous la présidence de la Déléguée interministérielle à la sécurité routière, un important travail de concertation avec le monde des deux-roues motorisés et de la sécurité routière (associations d'usagers de deux-roues motorisés, fédérations, associations de victimes de la route). Cette concertation permet aujourd'hui de mieux comprendre les défis de sécurité routière liés à l'utilisation de ce mode de transport et de chercher des solutions pour les relever.

Adopter un comportement responsable, c'est également circuler sans causer un bruit excessif

Muni d'un pot conforme et en bon état, un deux roues ne fait pas plus de bruit qu'une automobile.

Equipé d'un pot non homologué ou détérioré, il peut troubler la tranquillité de plusieurs milliers de personnes. Son conducteur est passible d'une contravention de 3ème classe et risque de voir son véhicule immobilisé par les forces de l'ordre.

LES ENTREPRISES ET LES COLLECTIVITÉS BOUGENT AUSSI AUTREMENT

Présent pour l'avenir

www.developpement-durable.gouv.fr

LE PLAN DE DÉPLACEMENT ENTREPRISE (PDE)

Un trafic automobile réduit, un gain de temps pour chacun - salariés, clients, fournisseurs - une meilleure compétitivité pour l'entreprise, tels sont les avantages à la mise en place d'un PDE.

o Qu'est-ce qu'un PDE ?

Le **Plan de Déplacements Entreprise** (PDE) est un ensemble de mesures visant à optimiser les déplacements liés aux activités professionnelles en favorisant l'usage des modes de transport alternatifs à la voiture individuelle.

Les déplacements liés aux activités professionnelles concernent les trajets domicile/travail mais aussi les déplacements professionnels des collaborateurs, des clients et des partenaires. Démarches essentiellement urbaines, les PDE tendent à se développer en milieu périurbain et rural.

Outil de mobilité durable, le PDE agit à la fois sur l'amélioration des conditions de transports du personnel, sur la rentabilité des coûts liés aux véhicules (frais d'entretien et de fonctionnement, parkings…) et sur la protection de l'environnement (meilleure efficacité énergétique, réduction des émissions de gaz à effet de serre).

o PDE, mode d'emploi

De nombreuses mesures entrent dans le cadre d'un PDE :

- **la promotion du vélo** (mise en place d'un stationnement sécurisé, diffusion d'un «kit vélo», mise à disposition d'un local vélo proposant quelques outils et services ainsi que des douches pour les cyclistes, mise à disposition de vélos de service…) ;
- **l'encouragement à l'utilisation des transports publics** (adaptation - en partenariat avec les opérateurs de transport - de l'offre existante en termes de dessertes, de fréquences et de tarifs, création d'une navette d'entreprise pour quelques destinations très fréquentées) ;
- **la garantie du retour à domicile** en cas de circonstances exceptionnelles pour les usagers des modes de transport alternatifs (chèque taxi, utilisation de voitures de services) ;
- **la mise en place d'un service d'autopartage**, permettant de mieux gérer les déplacements professionnels et pouvant offrir un service de mobilité ponctuel complémentaire hors horaires du travail ;
- **l'incitation au covoiturage** (développement d'un service de mise en relation, instauration de places réservées aux «covoitureurs», création d'un service de dépannage en cas d'indisponibilité exceptionnelle d'un conducteur).

L'ADEME propose un guide « Réaliser un Plan de Déplacements Entreprise – guide à destination des chefs de projet » pour les entreprises souhaitant étudier les modalités de mise en place d'un Plan de déplacements dans leurs établissements en leur indiquant la démarche à suivre.

o Pourquoi mettre en place un PDE ?

Economique

Le PDE permet à l'entreprise de diminuer les coûts dédiés aux transports et au stationnement et d'optimiser son fonctionnement à travers ses déplacements, donc d'augmenter sa productivité.

Social

Le PDE entraîne une diminution des frais de déplacements domicile/travail des salariés et améliore leurs conditions de travail et de transport (moins de stress et de perte de temps, plus de confort). Le PDE est aussi un outil de dialogue social dans l'entreprise.

Ecologique

Le PDE, en favorisant les solutions alternatives à la voiture individuelle et en maîtrisant les déplacements, permet de limiter les nuisances (pollution atmosphérique, bruit), de réduire la demande énergétique et de récupérer des espaces publics notamment en diminuant le stationnement sur la voie publique.

Les PDE en chiffres[22]

- ✓ Un PDE permet de réduire de environ **15% sur trois ans**, le nombre de déplacements en voiture de l'entreprise vers d'autres modes de transports (vélo, transports collectifs, …) et donc, d'éviter le rejet **de 360 tonnes de CO2** par an ;
- ✓ **Environ 1170 démarches PDE sont recensées** à ce jour, soit environ 1 million de salariés concernés.
- ✓ Le report modal moyen déclaré des PDE mis en œuvre est de **5,7%**
- ✓ Les démarches PDE sont essentiellement urbaines (XX%) mais on note une émergence d'expériences en milieu périurbain et rural.

o Une démarche encouragée par les pouvoirs publics

La mise en œuvre d'un PDE est encouragée par les autorités publiques, car il présente de nombreux avantages, pour les entreprises, les salariés et la collectivité.

- La **Délégation Régionale de l'ADEME** apporte son **aide technique et financière** pour monter un Plan de déplacement entreprise. L'aide prévoit entre autre un soutien aux études d'aide à la décision, et un soutien aux opérations exemplaires.
- Le «**Conseil en Mobilité**» de certaines collectivités locales aide la mise en place des PDE, en facilitant les aménagements et en améliorant l'offre de mobilité alternative.
- La **Chambre de Commerce et d'Industrie (CCI)** joue un rôle de conseil et d'animation et peut favoriser le regroupement pour des PDE inter-entreprises.

[22] Source : région IDF

3 exemples de Plans de Déplacement Entreprise (PDE)

- **Disneyland Paris**

L'entreprise Disneyland Paris, qui emploie plus de 12 295 salariés, à été une des pionnières en France à instaurer un Plan de Déplacement Entreprise (PDE).

Ce plan est avant tout une démarche visant à promouvoir des modes de transports autres que la voiture individuelle (vélo, transports en communs, covoiturage,…).Disneyland Paris a donc mis en place tout un plan d'action pour limiter l'usage de la voiture à commencer par :

- ✓ l'optimisation des trajets de bus mis à disposition pour les salariés et visiteurs ;
- ✓ le lancement en partenariat avec l'ADEME, d'une opération de covoiturage ;
- ✓ l'utilisation de véhicules électriques de service mis à disposition des salariés ;
- ✓ le covoiturage accessible par tous les salariés via l'Intranet, une récompense sous forme de bons d'achats est attribuée à chaque personne proposant de partager sa voiture.

Le parc a également mis en place un plan de mobilité pour ses visiteurs, à savoir :

- ✓ la création de pistes cyclables pour faciliter l'accès du site aux vélos ;
- ✓ une meilleure desserte de transports en commun, et notamment la création de lignes de bus supplémentaires.

Ce PDE a permis d'acquérir des véhicules propres. Ainsi, sur les 800 véhicules du parc, 265 sont électriques. Le covoiturage rencontre un véritable succès : plus de 500 salariés utilisent ce système pour se rendre au travail.

- **L'institut hospitalier Gustave Roussy (Villejuif)**

Chaque jour, près de 2 200 employés, 1 700 patients et 400 accompagnateurs se rendent à l'établissement hospitalier public de l'Institut Gustave Roussy (IGR). Le site, situé en périphérie de Paris, est assez mal desservi. La plupart des salariés et visiteurs s'y rendent donc en voiture, ce qui a pour conséquence d'engorger les parkings et de rendre l'accès au site très difficile. Les problèmes de stationnement créent des retards fréquents et génèrent un stress des employés. Afin de résoudre ce problème, en 2000 la direction décide de réaliser un Plan de déplacements entreprise (PDE).

L'institut Gustave Roussy a réalisé plusieurs enquêtes auprès des salariés et des visiteurs, le PDE a consisté à mettre en place trois actions principales :

- ✓ une navette reliant l'IGR au métro et au RER ;
- ✓ un système de covoiturage ;
- ✓ un point info transport (guichet permanent d'informations sur les modes de transports alternatifs à la voiture).

Depuis le lancement du la démarche, le taux d'utilisateurs de la voiture individuelle à très largement diminué, il est passé de 71% à 59% au profit des transports en commun et de la voiture partagée. Pour les utilisateurs du PDE, l'abandon de la voiture en solo s'est traduit par un gain de temps et d'argent (économie moyenne sur le carburant de l'ordre de 600 € par an par salarié).

Chiffres clés

- ✓ Investissement : 120 k€
- ✓ Fonctionnement : 132 k€ par an
- ✓ Gain pour la collectivité : 45 000 euros par an
- ✓ Financement ADEME : 90 k€
- ✓ 357 tonnes de CO_2 évitées en un an
- ✓ 1 emploi crée

- **ST MICROELECTRONICS**

ST Microelectronics, entreprise située à Grenoble dans une zone d'activité en périphérie du centre ville, compte 2 100 salariés. Le site est confronté à des problèmes de congestion et de stationnement. La hausse continue des effectifs (sans augmentation du nombre de places de stationnement) aggrave régulièrement une situation déjà critique. Par ailleurs, les déplacements représentent une part significative (40%) de la consommation d'énergie du site et ST Microelectronics souhaite les diminuer.

Pour ces raisons, ST Microelectronics décide en 2000 de mettre en place un Plan de déplacements entreprise (PDE).

Le PDE de ST Microelectronics est l'un des tous premiers réalisés en France et continue à perdurer. C'est une référence pour beaucoup d'autres entreprises françaises.

A l'issue d'une vaste enquête menée auprès des salariés, les actions mises en place sont :

- Une navette pour les usagers du train,
- Des abonnements transport à tarif préférentiel,
- Des aménagements piétons sécurisés, des kits vélos.

La démarche de PDE menée sur le site de Grenoble est à l'heure actuelle l'une des plus abouties en France. **Les résultats obtenus sont spectaculaires en terme de report modal : 37,5% des salariés ont abandonné la voiture pour opter pour un mode de transport alternatif à la voiture. Par conséquent, le bilan environnemental est largement positif : 360 tonnes de CO_2 sont économisées chaque année.**

Chiffres clés

- ✓ Investissement : 90 k€
- ✓ Fonctionnement : 150 k€
- ✓ Financement ADEME : 43 k€